LA RÉGION DES GUELAYA (RIF)

ET LE CHEMIN DE FER

DE MELILLA AUX MINES DES BENI-BOU-IFROUR

Par l'Ingénieur Don Manuel BECERRA FERNANDEZ

Directeur des Travaux du chemin de fer, auteur du projet

(1 carte, 1 planche)

RAPPORT traduit de l'Espagnol et annoté avec l'autorisation de l'auteur, par M. G. AUCHER, interprète judiciaire, officier interprète de réserve.

AVANT-PROPOS DU TRADUCTEUR

Il nous a paru utile, pour nos négociants et hommes d'affaires oranais ou algérois qui s'intéressent aux questions marocaines ainsi que pour ceux de nos officiers ou fonctionnaires qui sont appelés à exercer leur autorité sur les populations indigènes de la Moulouya, de mettre à leur portée l'étude publiée, dans sa langue maternelle, par l'ingénieur espagnol des Ponts et Chaussées Manuel BECERRA FERNANDEZ, directeur des travaux des ports de Melilla et des

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpnt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

Zaffarines, sur la partie du Rif qui avoisine la première de ces places et la tribu la plus turbulente de cette région, tribu qui a conduit le mouvement de révolte contre le prétendant Moulay Mohammed lorsqu'il occupait Selouan et dont certaines fractions font encore une opposition acharnée à l'œuvre de pénétration espagnole.

Nous remercions Don Manuel BECERRA FERNANDEZ de nous avoir si gracieusement autorisé à traduire, à annoter et à faire paraître ici, son étude, à la suite de laquelle nous donnons une reproduction de sa carte du territoire des Guelaya, un des moins connus, jusqu'à présent, de tout le Maroc.

G. AUCHER.

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

LE CHEMIN DE FER DE MELILLA AUX MINES DES BENI BOU IFROUR

HISTORIQUE

Le *Syndicat Espagnol des Mines du Rif* a été constitué par les quatre groupes représentés respectivement par MM. Clemente Fernandez, Enrique Macpherson, Alvaro de Figueroa (comte de Romanones) et Juan Antonio Güell. Ce syndicat a obtenu du prétendant au trône du Maroc, qui dit se nommer Moulay Mohammed[1], la concession des mines des Beni bou Ifrour. Celles-ci se trouvent situées sur le territoire actuellement placé sous la domination de fait de Moulay Mohammed[2].

Le 20 mars 1908, le dit syndicat nous chargeait d'établir un projet de chemin de fer, partant de la limite du territoire espagnol de Melilla pour atteindre les gisements de minerai de fer des monts d'Ouiksan et d'El Azara.

Avant de poursuivre, et bien que ce que nous allons dire soit en quelque sorte sans relation avec l'objet de ce mémoire, nous croyons devoir déclarer ce qui suit : le Syndicat Espagnol ne nous avait pas encore parlé de son tracé, lorsque la compagnie *Norte Africano*, constituée avec des capitaux français, nous avait demandé de procéder à l'étude de la ligne ferrée qu'elle se proposait de construire pour desservir les mines de plomb dont elle avait obtenu la concession, du prétendant.

(1) Voir pp. 390 et 391 le fac-similé et la traduction de l'autorisation.

(2) A l'époque, le prétendant était maître incontesté du Rif. Son quartier général se trouvait à Selouan, dans cette fameuse casba où l'emir Abdelkader avait laissé sa famille et ses impédimenta, sous la garde des Guelaya, lors de ses dernières équipées contre nos troupes. (G. A.).

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

Cette compagnie nous offrait de diriger les travaux d'établissement de son chemin de fer et demandait que nous lui cédions un tronçon de la ligne nous appartenant en propre afin de servir de point de départ à la sienne. Il s'agissait de la concession qui nous avait été accordée, deux années auparavant, par ordonnance royale, au titre du Ministère de la Guerre et qui, entièrement comprise dans le territoire espagnol de Melilla, allait du marché à l'hôtellerie du Cabo Moreno, sur la limite de notre possession ; ce tronçon constitue l'amorce obligée de tous les chemins de fer destinés à desservir le Rif en partant de Melilla.

Nous avions acquiescé à la demande de la compagnie *Norte Africano* mais sous les conditions suivantes : qu'il fallait que la compagnie se transformât et devint espagnole ; que les travaux fussent autorisés par le gouvernement espagnol et qu'enfin nous fussions libres de rompre nos engagements à tout moment, dès que notre patriotisme ou nos devoirs professionnels l'eussent exigé.

Les pourparlers en étaient là, lorsqu'une personne, qui avait qualité pour le faire, nous interrogea sur la nature des relations que nous entretenions avec la Compagnie Française. Influencés par cette demande d'explications, nous avons décidé, peut-être bien à tort, de rompre avec la dite société. Par la suite, nous sommes allés jusqu'à céder gratuitement au Comité officiel des Œuvres du port de Melilla, la concession qui nous avait été octroyée et nos projets de chemin de fer et de débarcadère. La cession et les projets ont été approuvés par le Ministre des Travaux Publics. De sorte qu'aujourd'hui toutes les Compagnies qui voudront créer des exploitations dans le Rif, par Melilla, pourront utiliser cette voie.

Ceci établi revenons à la question.

Les quatre groupes du Syndicat Espagnol avaient donc décidé de nous confier l'étude du chemin de fer des Beni bou Ifrour. Nous donnons ci-après le résultat de nos travaux.

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

ÉTUDE GÉOGRAPHIQUE DE LA RÉGION DES GUELAYA

Nous pouvons dire qu'on ne connaît pas plus d'une cinquième partie du Maroc, soit les régions où les européens peuvent circuler en sécurité[1]. Le fanatisme des indigènes a empêché, jusqu'à présent, d'aller plus loin.

Du reste, l'exploration du Maroc n'a fait quelques progrès que depuis 1900. La carte de M. Flotte de Roquevaire, publiée en 1904, est la plus complète que nous connaissions : elle est divisée en quatre feuilles : première feuille, Tanger-Casablanca ; deuxième feuille, Fez-Rif ; troisième feuille, Merrakech-Oued Sous et quatrième feuille, Tafilalet-Oued Saoura.

Quant à Don Francisco de Coëllo, il considère l'empire marocain comme formant deux royaumes : celui de Fez et celui de Merrakech avec ses deux provinces méridionales de l'Oued Sous et de l'Oued Drâa et sa province orientale du Tafilalet. En ce qui nous concerne, nous n'avons à nous occuper que de la partie septentrionale du royaume de Fez, c'est-à-dire de la région dénommée « le Rif ».

Les montagnes qui l'occupent et qui forment la chaîne du Petit Atlas, vont s'abaissant progressivement vers la Moulouya[2]. Le cours sinueux de ce fleuve les sépare du massif des Beni Snassen (1.000 mètres d'élévation). Ce massif constitue le trait d'union entre le Petit Atlas et le système orographique algérien

La partie montagneuse du Rif que nous appelons les « monts de Santalza », va mourir dans la plaine de Garet[3], sur la rive gauche de l'Oued Tigaoud[4].

---

(1) MM. de Lamartinière et Lacroix ont su trouver dans les auteurs romains et arabes anciens, des renseignements précieux sur le Rif. Ces données, jointes aux travaux de Duveyrier et de Foucauld et aux notes personnelles de ces Messieurs, leur ont permis de dresser, dans les *Documents sur le Nord-Ouest Africain*, un tableau remarquablement exact de la région dont s'occupe notre auteur. Nous aurons à citer souvent l'ouvrage en question au cours de cette étude. Nous indiquerons cette source par les seules initiales de L. et L.

(2) Vers le Nord-Ouest les monts des Guelaya (Petit Atlas) se relèvent au contraire pour former le Djebel Ouerk à l'extrémité duquel se trouve le cap des Trois Fourches. Le sommet le plus élevé des Guelaya est le Djebel Tasoudagh (900 mètres d'après Duveyrier ; 951 d'après la carte de M. Becerra).

(3) Garet d'après de L. et L. et nos données personnelles.

(4) Il est probable que c'est le nom d'une partie de l'oued Selouan, par lequel se déversent toutes les eaux de la plaine de Garet vers la Mar Chica

(G. A.)

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

La dépression de Graret, et les plaines marécageuses de la Mar Chica, qui la prolongent, forment une séparation entre le massif avancé du Djebel Ouerk et le groupe des Kebdana.

La région dénommée « le Rif » (pays cultivé) comprend trente provinces ou amalats[1]. En allant de l'Est à l'Ouest, sur le bord de la mer, les onze que voici : Trifas, Kebdana, Beni Ouriaghel, Bocoya, Beni Tett, Beni Bouifrakh[2], Beni Guemil et Mettioua. Au sud de celles-ci et toujours de l'Est à l'Ouest, les dix-neuf que voici : Beni Snassen, Beni Mahiou[3], Oulad Settout, Beni bou Yahi, Beni Oulissek[4], Tafersig, M'Talsa, Guezennaia, Beni Toussin, Beni Amaret, Megarana, Beni Merdoui, Zerkel, Targuiz, Beni Seddat, Beni Yennous, Beni bou Nazal et Taguezout.

Les limites du Rif sont : au Nord, la mer Méditerranée ; à l'Est, la Moulouya ; au Sud, la province des Ghiatsa ; au Sud-Ouest, le Rarb el Izar et à l'Ouest la région des Djebala[5]. Son étendue est d'environ 13.000 kilomètres carrés, ses dimensions étant de 180 kilomètres dans le sens de la longueur, parallèlement à la mer, et de 70 kilomètres dans le sens de la profondeur, c'est-à-dire perpendiculairement à la côte.

Les principaux cours d'eau de la région sont les suivants :

La *Moulouya* qui constitue en fait la limite de la domination française[6]. Son cours a plus de 400 kilomètres de longueur. Elle est navigable sur les 50 derniers kilomètres mais, à la barre, devant les îles Zaffarines, il n'y a pas plus d'un mètre d'eau.

L'*Oued Nekour* qui débouche en face Alhucemas.

L'*Oued Kert* qui débouche dans la baie des Bocoya.

Ces grandes lignes posées, nous allons nous restreindre à l'étude de la province des Guelaya qui doit contenir entièrement notre voie ferrée.

Cette province a une étendue de 2.300 kilomètres carrés,

---

(1) Plutot tribus ou confédérations de tribus.
(2) Beni Bett et Beni bou Ferah, d'après de L. et L.
(3) Les Beni Mahiou ne sont qu'une fraction des Beni Snassen.
(4) Beni Ouriechek d'après de L. et L.
(5) On n'est pas encore fixé sur la délimitation exacte des territoires compris sous le nom de Rif. Nous croyons qu'il y a lieu de distinguer entre le Rif en tant qu'appellation géographique qui va jusqu'à la ligne Kiss-Oudjda et le Rif en tant que division administrative ne commençant, d'après de L. et L. qu'après l'oued Kert. Notre auteur comme on voit, donne de nouvelles limites.
(6) C'est la limite géographique et historique entre l'Algérie et le Maghreb. (G. A.)

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

ses dimensions étant de 38 kilomètres du Nord au Sud et de 60 de l'Est à l'Ouest : elle s'étend du cap des Trois Fourches jusqu'un peu au-delà de Selouan, d'une part, et des limites de notre possession de Melilla aux limites des tribus des Beni bou Yahi, Beni Saïd, M'Talsa, Oulad Settout et Kebdana, d'autre part.

La confédération des Guelaya se divise en cinq tribus[1] : Beni Sicar (Beni Chiker), Mazouza (Ahl Mezoudja), Beni bou Ifrour (Ahl Mezoudja), Beni bou Gafer (Ahl Mezoudja) et Beni Sidal (Beni Sedal).

Les territoires de trois de ces cinq tribus touchent à la Méditerranée [Beni Sicar (Beni Chiker), Mazouza (Ahl Mezoudja) et Beni bou Gafer].

Chacune des cinq tribus de la confédération se subdivise en fractions et les fractions se subdivisent en douars.

Les fractions des Beni Sicar (Beni Chiker) sont au nombre de cinq : Addouna (Abdouna), Beni Bouigamart, Baxioua (Berdjiouen), Beni Atteman (Beni Athman) et Ahl Ouork[2].

La tribu de Mazouza (Ahl Mezoudja) compte aussi cinq fractions : Farkhana (Ahl Mezoudja), Beni Ensar (Benin Sar), Messamer (M'Samir), Berraca (Baraha ou Berraga) et Nador (Ahl en Nador).

Les Beni bou Ifrour se divisent en quatre fractions : Atlaten (Allahta), Guezoula (Iouzoula), Ouiksan (Ahl Ouksan) et Segangan (Zeghenrane).

Les Beni bou Gafer ont aussi quatre fractions : Asanem (id.), Boukhouga, Tabsanen et Khnehiaten (Mehaïatin)[3].

Enfin les Beni Sidal (Beni Chiker ou Ahl el Gada), qui constituent la plus forte des cinq tribus des Guelaya, se subdivisent en dix fractions : Beni Draguen (Beni Daguel), Abdouia (Abdoïcia), Beni Faguelan (Beni Feklan), Hel Tlat Ahl el Tlets), El Haïna, Issouaguen, Oulad Yassaïn (Oulad

(1) Les renseignements de notre auteur, les plus récents que nous ayons sur les Gue'aya et puisés sur place, concordent presque en tous points avec les données des *Documents* de L. et L. Nous donnons, à la suite de la transcription fournie par notre auteur, et, entre parenthèses, l'orthographe indiquée dans les *Documents*. Les recherches, pour ceux de nos lecteurs qui voudront en faire, en seront facilitées.

(2) Les *Documents* donnent quatre fractions seulement. Les trois dont les noms sont entre parenthèses et celle des Beni bou Amraren qui n'est pas citée par D. M. Becerra.

(3) Les *Documents* ne donnent pas les Boukhouga ni les Tabsanen mais ils citent les Ahl Sarneur, les Chemlala et les Ouled Amor ou Hamza dont ne parle pas D. M. Becerra. (G. A.)

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

Iacine), Oulad Amor ou Aïssa, Oulad Ghanem (Oulad R'anem) et Bel Khaddou Ahmar[1]. (*Voir le tableau détaillé p. 387.*)

Chaque fraction est commandée par un cheikh. Les chioukh dépendent des caïds des tribus. Ceux-ci sont placés sous l'autorité directe du Sultan. Depuis 1903, pour les Guelaya, c'est le prétendant Moulay Mohammed, du nom qu'il se donne, qui est le sultan[2]. Sa domination effective s'étend des El Haïna jusqu'à la Moulouya.

Dans chaque tribu il existe un cadi (juge) qui rend la justice de concert avec le caïd. Le cadi intervient pour sanctionner les actes juridiques faits par les indigènes (ventes et achats, mariages, liquidations d'héritages, etc.). Chaque cadi est assisté d'un secrétaire, dit « fekih », qui ne remplit pas seulement l'emploi de greffier mais qui est consulté sur l'interprétation à donner aux préceptes du Coran dans les cas difficiles. C'est le jurisconsulte.

Enfin, il y a un taleb par djemâa. Il habite à la mosquée et fait l'école aux enfants. Ceux-ci passent de cette école aux zaouias. Il y en a une par tribu. Ce sont des établissements religieux où les docteurs musulmans du pays enseignent le droit et la théologie islamique, la grammaire arabe, un peu de calcul, etc. Ces lieux servent aussi de refuge et d'abri aux voyageurs ou aux mendiants indigènes qui y trouvent toujours à manger et à se loger[3]. Un chrétien ou un israélite qui s'y arrêterait devrait se faire immédiatement musulman[4].

CLIMAT

Le climat du Rif est tempéré. D'après nos observations de quatre années consécutives le maximum de température a été de 38 degrés ; le minimum n'a pas atteint 0 degré. La moyenne a été de 17 degrés. Il pleut, à Melilla, trente-cinq jours par an ;

(1) Les *Documents* donnent aussi comme fractions : El Atianem et El Roudia qui ne sont pas cités par D. M. Becerra et par contre ne parlent pas des El Haina, Issouaghen et Bel Khaddou Ahmar.

(2) Au moment où ces notes ont été rédigées, le prétendant Bou Hamara n'avait pas encore été obligé d'évacuer Selouan.

(3) Jusque là, c'est en somme, une organisation absolument identique à celle que nous avons coutume de voir en Algérie.

(4) Sur ce point c'est bien différent ! (G. A.)

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

la quantité d'eau qui tombe est de 36 millimètres. Ce qui fait le désagrément du climat ce sont les forts vents qui règnent constamment : les plus violents sont les vents du Sud-Ouest et du Nord-Ouest qui soufflent pendant cent quatre-vingt jours par an, en moyenne, alternant avec les vents du Nord Est qui se font sentir, à Melilla, pendant cent cinquante jours environ. C'est donc à peine si on compte vingt cinq jours, par an, de temps calme.

PRODUCTIONS

La ligne dont l'étude constitue l'objet de ce mémoire s'etend sur le territoire de trois des tribus des Guelaya : les Mazouza, Beni Sicar et Beni bou Ifrour. Dans la première (Mazouza) dont les limites sont : au Nord, les Beni Sicar ; à l'Est, le territoire espagnol ; au Sud, la Mar Chica (Sebhka bou Arg) et à l'Ouest, les Beni bou Ifrour et la fraction des Bouigamart des Beni Sicar, notre tracé atteint un développement de 16 kilomètres.

En général, tout le territoire de la tribu est en plaine.

Toutes les sortes de céréales y sont cultivées, mais principalement l'orge dont les indigènes fabriquent du pain qui fait la base de leur alimentation. Dans les fractions de Nador, Barraca et Messamer il existe des jardins complantés de vignes en treilles, oliviers, figuiers et quelques autres arbres fruitiers. Les figuiers de Barbarie abondent à proximité des villages, en véritables lignes de défense. L'eau se trouve en grande quantité mais elle est de médiocre qualité : chaque jardin est généralement doté en effet de plusieurs puits au niveau de la mer. Cette circonstance et la nature calcaire du terrain, dans ce dépôt naturel que forme la grande plaine de Selouan, constituée par les apports des eaux torrentueuses du versant Sud-Ouest du massif appelé par nous « le Gourougou », donnent une grande âcreté à la nappe souterraine. Cette plaine des Mazouza, qui peut avoir 300 kilomètres carrés d'étendue et qui est appelée « Bou Arg » par les indigènes, touche presque à la casba de Selouan et s'étend jusqu'à la Mar Chica ;

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

elle est entourée par les monts des Kebdana, des Oulad Settout et des Beni bou Ifrour.

Les Mazouza vendent leurs troupeaux au marché qui se tient actuellement chez les Messamer, le mardi (Souk el Tlata).

Les indigènes de la tribu y apportent des céréales, des peaux, de la laine, du poil de chameau et de chèvre, du beurre fondu, des volailles, des œufs, du miel, de la cire, des haïks, des djelabas et des burnous en laine, *des armes de tous les modèles* et *des munitions pour les approvisionner* (ces armes et munitions entrent en majeure partie par les Bocoya), des cotonnades, des bougies, du pétrole, du café, du thé, des babouches, des « djebiras », des tapis, enfin et surtout de grandes quantités de sucre, article qui se consomme le plus dans le Rif, principalement celui qui porte la marque du Chameau, et qui vient de Marseille : il entre, par Melilla[1], plus de 3.000 tonnes de sucre par an. Pendant certaines années de mauvaises récoltes, il est entré jusqu'à 4.000 tonnes de farine d'orge ou de blé[2].

La deuxième tribu dont nous empruntons le territoire, sur une longueur de deux kilomètres, est celle des Beni Sicar. Cette tribu confine, à l'Est et à l'Ouest, aux Beni bou Gafer, Beni Sidal et Beni bou Ifrour et au Nord, aux Mazouza, à nos limites et à la mer. Ses productions sont les mêmes que celles des Mazouza.

Au point dit « Tassouda », dans les monts Gourougou (Djebel Sidi Ahmed el Hadj) il existe des ruines d'un ancien fortin qui daterait, dit-on, de l'occupation romaine et auprès duquel prend naissance l'Oued Medouar. Ce cours d'eau traverse la plus grande partie de la tribu pour aller se joindre à l'Oued Dardor dont les eaux vives deviennent souterraines en pénétrant sur la fraction des Ferkhana et remontent à la surface à nos limites. Sous le nom de Rio de Oro, ce petit fleuve se jette dans la mer à la plage de San Lorenzo.

Enfin, la dernière partie de notre tracé se développe chez les Beni bou Ifrour en suivant la plus importante vallée de la tribu, celle de l'Oued Ouiksan, qui aboutit au col d'Atslaten,

(1) De diverses provenances.
(2) La provenance n'est pas indiquée. (G. A.).

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpnt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

point le plus bas de la ligne de partage des eaux entre le bassin de l'Ouiksan et la vallée de l'Oued Kert. C'est par cette dernière vallée que devra obligatoirement passer la future ligne de Taza[1].

---

(1) NOTE DU TRADUCTEUR. – Il est de toute évidence que la ligne de Melilla aux Beni bou Ifrour, dont les travaux ont été repris le 7 juin 1909 par nos voisins et amis, avec le ferme propos de les mener à bien, coûte que coûte, et qui doit aboutir au col d'Atslaten, constitue le premier tronçon du chemin de fer de Melilla à Taza, par la vallée de l'Oued Kert. Le projet d'exécution de cette voie ferrée semble être d'ores et déjà arrêté dans l'esprit des autorités compétentes de Melilla. Taza se trouve (croyons-nous), à la limite de la zone d'influence espagnole d'après le traité de 1904. Rien ne nous empêcherait donc d'en faire, nous aussi, une tête de ligne. Nous aurions un intérêt majeur à ne pas nous laisser devancer par nos voisins en construisant, suivant un tracé qui n'offre absolument aucune difficulté, une ligne économique à voie étroite (1m055, c'est-à-dire du même écartement que la ligne oranaise de l'Etat) partant de Marhoum, passant à Crampell, extrémité de la ligne de l'Ouest Algérien, à El Aricha et à Berguent, pour aller rejoindre Marnia et la ligne de Nemours qui serait établie au même gabarit.

Nous aurions ainsi une ligne stratégique couvrant entièrement notre frontière, de la mer aux oasis. Cela nous permettrait de tenir tout le pays avec les groupes mobiles institués par le général Lyautey mais dans la composition desquels entreraient, à l'avenir, plus d'éléments pris sur place et un noyau moins considérable de troupes algériennes. Des Beni Snassen au Tafilalet on pourrait en effet, une fois l'instrument créé, transporter des troupes régulières sur n'importe quel point de la frontière avec la plus grande facilité.

Le port d'Arzew n'aurait pas à craindre un détournement de trafic, la distance étant bien moins longue d'Arzew à Figuig par la ligne qui existe aujourd'hui qu'elle ne le serait de Nemours à Figuig par la voie indiquée : Nemours, Marnia, Berguent, El Aricha, Marhoum et Béchar. Cette artère aurait surtout, comme nous l'avons dit, un intérêt stratégique.

Néanmoins, d'immenses régions très riches en alfa et jusqu'à aujourd'hui inexploitées, assureraient des transports considérables à la nouvelle voie ; de vastes et belles contrées agricoles seraient mises en valeur et colonisées, comme la plaine de Guenfouda et principalement la région de Berguent où 4 à 5.000 hectares de bonnes terres, en grande partie irrigables, restent presque totalement improductives.

En ce qui concerne particulièrement cette dernière région, nous renvoyons le lecteur qui voudra se rendre un compte exact des ressources qu'elle offre pour l'avenir, au travail si documenté et si complet que M. Cour a publié dans le *Bulletin trimestriel* de la Société, de mars 1909. Nous ne pouvons que nous associer pleinement à ses conclusions sauf sur un point : l'établissement d'une ligne à voie étroite de Bedeau à Berguent entraînerait une rupture de charge, un transbordement toujours onéreux, à Bedeau. Cet inconvénient serait évité avec l'autre tracé. De plus, le prolongement Bedeau-Berguent ne rendrait pas les services stratégiques qu'on tirerait de l'autre voie.

Enfin ce grand réseau, une fois établi, devrait être complété par l'établissement d'une ligne au même gabarit de Berguent ou Okba à Taza et se raccorderait, comme nous le verrons plus loin, avec les voies espagnoles dont M. Becerra prévoit la construction. (G. A.)

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpnt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

RACES ET COUTUMES. — SANCTUAIRES

Les habitants du Maroc appartiennent à quatre races principales : berbère, arabe, maure et juive. Cependant, cette contrée se trouvant sur la route des invasions passées et sur les bords de la plus importante voie du monde ancien, les races qui la peuplent n'ont pu se maintenir pures. La meilleure classification que l'on puisse actuellement en donner est la suivante : les montagnards, pour la plupart berbères (teutons des montagnes de l'Europe centrale) ; les populations des plaines, arabes, ou berbères arabisés ; les gens des villes, ou autrement dit, les maures, arabes d'anciennes familles ou de familles régnantes, auxquels on attribue une origine sémitique par les Phéniciens ; les nègres soudanais, inégalement mêlés à tous ces éléments. Il y a lieu, enfin, de ne pas oublier la partie hébraïque de la population marocaine indigène. Elle constitue, jusqu'à présent, l'intermédiaire obligé du commerce entre chrétiens et musulmans ; c'est un élément utile mais non indispensable comme bien des gens le pensent, car les israélites, au Maroc, sont dominés par l'élément berbère d'après les traditions les plus déprimantes. La race conserve néanmoins son esprit commercial développé au contact des européens. Quant aux nègres, ils contribuent, comme dit le publiciste Marius Ary Leblond, à rénover les vieux fonds épuisés de la race berbère.

On compte que les berbères sont au nombre de six millions d'individus descendant des Philistins d'après certains auteurs ; les maures, au nombre de trois millions ; les arabes, au nombre d'un million et les juifs deux cent mille.

Bien que cela nous conduise à nous étendre plus que nous l'aurions dû, dans la première partie de ce mémoire, nous croyons nécessaire de signaler quels sont les sanctuaires qui se trouvent dans la région que traversera le chemin de fer. En partant de Melilla, les voici suivant l'ordre dans lequel ils apparaissent le long du tracé : Sidi Yahia, marabout qui se trouve à proximité de la première maisonnette, c'est-à-dire à un kilomètre des limites ; Sidi Moulay Baghdad, près de la deuxième maisonnette, à quatre kilomètres de Melilla, au

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

point dénommé Café Akhfer ; Sidi Borroc (?), en face la deuxième maisonnette ; Sidi Moussa, petite mosquée située entre la deuxième et la troisième maisonnettes, à six kilomètres de Melilla ; Sidi Ali ez Zekiyi, marabout qui se trouve au sommet de l'Atalayon ; Djama el Beïda, mosquée blanche près du Nador ; Si Ali el Hassan, près de la station de Nador ; Sidi Mohammed el Harib, marabout sis près de Beraha ; Sidi Salem, marabout qui se trouve chez les Messamer dans le douar des Ksaréa ; Sidi Mohammed ou Mzian, zaouia et mosquée chez les Segangan ; Sidi Yahia, au col de Atslaten et Sidi bou Sebbar, mosquée sise à proximité de la mine d'Ouiksan.

TOPOGRAPHIE GÉNÉRALE ET DONNÉES GÉOLOGIQUES

Le système orographique du Maroc a pour principal élément la chaîne du Grand Atlas. Cette chaîne part du cap Gher, dans la direction du Sud-Ouest au Nord-Est et forme une courbe de grand rayon dont le côté convexe regarde le Sahara. Son développement est de 600 kilomètres dans l'empire marocain et c'est à elle que se rattachent, par de nombreux contreforts, les deux autres massifs qui complètent l'ensemble et dont la direction est sensiblement parallèle à celle de la grande chaîne.

Nous avons déjà expliqué que le premier de ces massifs qui se trouve en bourrelet le long de la Méditerranée, c'est-à dire qui forme le Rif, se nomme le Petit Atlas[1]. Les sommets les plus élevés atteignent 2.500 mètres de hauteur. Le versant sud du mont Gourougou (ramification du Petit Atlas la plus avancée vers la mer), les vallées du Rio de Oro et du Rio d'Ouiksan, forment la zone dans laquelle se développe le tracé de notre chemin de fer.

La rapidité avec laquelle nous avons établi le projet de tracé et la difficulté que nous rencontrions à faire une étude géologique complète de la région, étant donné que nos

(1) La ligne de monts qui se trouve au Sud du Grand Atlas se nomme l'Anti-Atlas. (G. A.).

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

capacités en cette branche sont limitées, nous fournissent l'excuse qui nous permet de ne pas entrer dans de bien longues considérations sur cette matière. Les parties basses que la ligne traversera appartiennent, en général, à la première couche (silicien) du pliocène avec les dépôts diluviens classiques. Dans la partie haute l'existence de schistes, de quartz, de calcaires et, plus bas, les riches filons de minerai de fer formant de nombreux affleurements, pour l'exploitation desquels la ligne est construite, sont les signes qui indiquent le degré d'ancienneté du terrain volcanique de la dernière partie du tracé.

LIGNES DE CHEMINS DE FER LES PLUS NÉCESSAIRES DANS LA RÉGION

Melilla étant, nous pouvons le dire, le centre futur du Commerce du Nord Marocain et particulièrement du Rif, c'est de son port que doivent partir toutes les lignes ferrées de la région. Les deux voies principales et les plus utiles, à notre sens, seraient : 1° la ligne que nous pourrions appeler le Chemin de fer de la Côte, qui mettrait Melilla en communication avec Ceuta, Alhucemas, Peñon de la Gomera et le Cap de l'Eau (Kebdana) pour aller s'unir au réseau algérien à Nemours (1) ; 2° la ligne qui, partant de Melilla, irait à Taza et Fez et aboutirait à l'Atlantique, entre Larache et Rabat, par la vallée du Sebou et se raccorderait avec le réseau algérien par Zahio et El Aïoun Sidi Mellouk.

Nous savons que Melilla-Taza peut s'établir soit par Selouan, soit par le col de l'Atslaten et l'oued Kert. Comme nous l'avons indiqué déjà, ce second tracé est le meilleur. De plus, la voie va se trouver établie jusqu'aux mines et le rattachement aux chemins de fer algériens est facile par un embranchement qui passerait à Selouan et Zahio et se dirigerait sur Lalla Marnia (2).

(1) Ce serait un joli complément pour le tracé Nemours-Colomb-Béchar. Mais il faudrait que nos voisins adoptent notre écartement de voie, au moins pour le chemin de fer de la côte.

(2) Cette ligne passerait au sud des Beni Snassen par El Aïoun Sidi Mellouk et Oudjda. (*Voir croquis*, p. 392.) (G. A.)

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpnt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

DESCRIPTION DU TRACÉ DE LA LIGNE A CONSTRUIRE JUSQU'AUX MINES

La voie concédée au Comité des œuvres du Port de Mélilla part d'un quai spécialement établi pour l'embarquement des minerais et aboutit, sur nos limites, à l'hôtellerie du Cabo Moreno où commence notre tracé. Celui-ci suit les flancs du Gourougou (sommet de 900 mètres d'élévation) et franchit un des contreforts de cette montagne, à l'Atalayon, par le col de ce nom. La plus forte rampe de cette première partie est de 23 millimètres sur 235 mètres. Dans cette section, il existe de courtes contre-pentes, qui évitent du développement et ne sont pas supérieures à 7 millimètres. Au moment de la construction de la voie, il sera facile, si on le veut, de faire disparaître ces contre-pentes en approfondissant les tranchées. Ce serait inutile à notre avis, car le passage par le col de l'Atalayon étant obligé, il faut forcément redescendre ensuite jusqu'à la vallée de l'Ouiksan, à moins de prendre un développement de plus de 500 mètres et de faire des tranchées beaucoup plus fortes que celles que nous avons prévues.

Le tracé de la cote 26 mètres au-dessus du niveau de la mer à l'Atalayon, redescend à la cote 10 mètres au village de Nador (au kilom. 11.492) et se déroule, en contournant les dernières assises du Gourougou, parallèlement au rivage de la Mar Chica. La voie, après le village du Nador et la station projetée en ce point, suit la plaine de l'oued Ouiksan, passant à travers les jardins de la fraction des Berraha (Mezoudja) et de la fraction des Beni boui Gamart (Beni Sicar) sur deux kilomètres environ, puis pénètre chez les Beni bou Ifrour, où, sur une longueur de huit kilomètres, la ligne monte en pente douce, avec des courbes à grand rayon et sans nécessiter de grands mouvements de terres.

La deuxième section est d'une longueur de 9.634 mètres. D'après un premier projet elle devait avoir 10.070 mètres. Le cube des déblais et remblais est faible, mais c'est la partie de la ligne qui comporte le plus de travaux d'art : deux ponts de 20 mètres d'ouverture (un à l'Oued Nador et un autre aux Beni boui Gamart) ; un pont de 25 mètres sur l'Oued Ouiksan ; un pont de 12 mètres sur l'Oued Barraha et plusieurs ponceaux.

La troisième et dernière section commence au kilom. 19.704, à la cote 88 mètres au-dessus du niveau de la mer. C'est dans

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpnt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

cette section qu'il y aura le plus de mouvements de terres à effectuer car il faut atteindre la cote 340 mètres au-dessus du niveau de la mer, élévation à laquelle se trouvent les filons à exploiter, en prenant du développement le long des ramifications du Gourougou qui constituent la ligne de partage des eaux entre l'Ouiksan et le Kert, jusqu'au col de l'Atslaten et, une fois au col, en continuant par les crêtes jusqu'au point du massif d'Ouiksan où se trouvent les mines. Les rampes ne sont pas supérieures à 30 millimètres. A la cote 340 les puits sont reliés, les uns aux autres, par un palier de 1.247 mètres, suivi d'une rampe de 28 millimètres sur 270 mètres, pour parvenir au dernier affleurement. Les ouvrages les plus importants de cette section sont : un pont de 25 mètres sur le Rio Salado et un tunnel de 98 mètres, tunnel qu'il faudra maçonner étant donné la constitution du terrain traversé.

Le plus petit rayon de courbe, sur les 30 kilomètres de ligne, est de 100 mètres.

Les études nous ont pris vingt-sept journées d'opérations sur le terrain et quarante-cinq journées de travail de cabinet. Elles ont été faites avec toute l'attention désirable et ce n'est qu'après différents essais que nous nous sommes décidés pour le tracé que nous présentons. Nous avons dû d'abord écarter le tracé en tunnel sous le Gourougou, plus direct mais excessivement onéreux. Etant donné la hauteur des mines (340 mètres) et le passage obligé par Segangan (90 mètres), il nous restait trois solutions possibles : soit établir une voie à rampe uniforme de 2 millimètres jusqu'au pied du mont Ouiksan et mettre les mines en communication avec la voie par le moyen d'un plan incliné de 500 mètres. Nous avons écarté cette idée dont la réalisation aurait été plus coûteuse que la voie à flanc de coteaux[1] ; soit contourner les mines du mont Ouiksan, traverser le Rio Salado à son origine, passer à El Azara et prendre du développement par ses contreforts pour arriver au col où se trouvent les mines de plomb de la Compagnie Française. Nous y avons renoncé d'abord parce que les dépenses auraient été bien plus élevées que pour notre tracé et ensuite à cause des incidents qui auraient pu naître du contact des deux compagnies et du fait d'avoir à traverser

(1) Et sans doute aussi parce que le passage dans la vallée du Kert aurait été rendu beaucoup plus difficile. (G. A.)

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

deux villages indigènes. Au Maroc, en effet, une des difficultés qui se présentent pour l'établissement des voies ferrées c'est qu'il faut éviter les lieux habités, les cimetières, les marabouts, et c'est par une remarquable exception que nous avons pu obtenir de faire passer notre tracé, qui constitue la troisième et la meilleure solution à notre avis, par deux villages ; nous avons laissé les autres agglomérations assez loin de la voie, comme l'indique la carte.

En résumé, nous pensons que notre solution est la plus économique en tenant compte de la topographie de la zone, de la hauteur au-dessus du niveau de la mer à laquelle il fallait arriver, des conditions d'établissement dans lesquelles la ligne devait être construite pour assurer le trafic qu'elle doit fournir. Nous escomptons un bon résultat malgré la rapidité avec laquelle nous avons dû mener les études. Nous étions poussés par les travaux qui se poursuivaient derrière nous. Les études furent commencées le 13 avril 1908 et nous terminons notre rapport aujourd'hui ; les huit premiers kilomètres d'infrastructure sont faits, les cinq premières maisonnettes d'ouvriers et la station du Nador, sont près d'être terminées.

Il est de toute justice de déclarer que si nous avons pu mener à bien nos travaux dans le temps indiqué, c'est grâce aux facilités et aux moyens financiers que la Compagnie des Mines du Rif nous a fournis sans lésiner ainsi qu'à l'aide précieuse et intelligente de l'adjudant des Travaux Publics D. Eduardo Merino, dont le zèle et l'activité sont peu communs, au dévouement de notre laborieux auxiliaire D. Guillermo Gonzalez Montaner et aux secours de l'arabisant distingué D. Juan de Dios Egea. C'est à lui que nous devons la plupart des données géographiques qui figurent dans notre travail. Ces messieurs ont partagé les peines avec nous et, j'ose le dire, les périls de ces travaux exécutés en pays indigène. Ils nous ont aussi aidés dans notre labeur de cabinet ; qu'ils reçoivent l'expression de notre gratitude.

SECTION TRANSVERSALE DE LA VOIE

Étant donné que nous avions choisi la voie d'un mètre généralement admise aujourd'hui pour les chemins de fer économiques d'intérêt local et même pour certaines voies d'intérêt général, la section type de la voie est celle qui est

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpnt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

adoptée pour les lignes analogues. La plateforme aura une largeur de 4 mètres ; les talus en tranchée seront de 1/5 à 1/2 ou 1/1 suivant la nature du sol (roche, terres dures ou meubles). Pour les remblais, les talus seront de 1 1/2 sur 1. La couche de ballast sera de 0m 35 d'épaisseur donnant un cube de 0.800 par mètre.

TUNNEL

Partant de ce point que le gabarit de charge est de 2m 50 de largeur et de 3m 50 de hauteur, la section du tunnel a été établie conformément aux données d'Antoine Solerti dans son ouvrage *Costruzione ed esercizio delle strade ferrate*.

VOIE

La voie sera établie sur traverses en bois de pin créosoté dans les conditions fixées au cahier des charges dans lequel sont également données toutes les explications nécessaires sur les rails, éclisses, tirefonds, etc., etc.

Les rails choisis sont de 32 k. 50 par mètre, vu les gros poids qu'il y aura à transporter.

BATIMENTS ET PRISES D'EAU

La voie s'embranche sur le tronçon du port, pour lequel une station et des hangars seront construits. Il sera donc suffisant, pour notre ligne, d'établir dix maisonnettes d'ouvriers, une station au Nador, un débarcadère à Segangan et trois prises d'eau dont l'une avec machine élévatoire fixe au kilomètre 20, près de Segangan, une au kilomètre 10, près de Nador (à Hammadi, où se trouvent des puits abondants) et une autre au kilomètre 27, avec de l'eau du ruisseau de Bou Sebbar. (1)

(1) D'après [illegible] projet comporte la construction sur la voie ferrée de huit maisonnettes, une station et une halte :

Maisonnette	1	kilomètre 4
—	2	kilomètre 7.
—	3	kilomètre 9.600 (col d'Atalayon).
—	4	kilomètre 13.600 (halte de Nador).
Station du Nador		kilomètre 15.
Maisonnette	5	kilomètre 17.400.
Halte de Segangan		kilomètre 20.500.
Maisonnette	6	kilomètre 22.500.
—	7	kilomètre 26.750.
—	8	kilomètre 31 (maison de la mine).

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

Les maisonnettes pour ouvriers seront des plus simples — 8 mètres sur 4, avec une division au milieu — une partie servant de dortoir, l'autre de cuisine et réfectoire.

La gare de Nador, dont la construction est avancée, comprend trois corps de bâtiment : $8^{m}50 \times 7$, avec un premier étage au centre et $8^{m}50 \times 7$, à simple rez-de-chaussée, de chaque côté. (Pl. XXXI).

La station de Segangan n'a qu'un rez-de-chaussée des mêmes dimensions que les bâtiments du Nador.

La distribution est la suivante : au milieu, une salle d'attente, bureau avec guichet, manutention et équipement dans le bas. Le premier sert de logement au chef de gare. Un des côtés sert de logement à l'aiguilleur et homme d'équipe et l'autre sert de magasin.

TRAVAUX D'ART ET PONTS

Les travaux d'art sont nombreux sur la voie : 34 aqueducs de $0^{m}80$; 10 *alcantarillas* (ponceaux) de 2 mètres ; 8 de 2, 3 et 5 travées de 2 mètres; 4 ponts de 4 mètres; 2 de 10 mètres, 2 de 20 mètres et 2 de 25 mètres d'ouverture.

Les détails complets figurent au mémoire détaillé.

BUDGET

Les prix adoptés sont ceux qu'on paye, en moyenne, à Melilla pour les travaux du même genre, augmentés, dans certains cas, pour cette raison que les ouvriers indigènes qu'on doit employer ne peuvent pas, dans le même espace de temps, fournir l'ouvrage d'ouvriers européens. Il y a lieu aussi de tenir compte des indemnités à verser aux propriétaires de terres sur lesquelles l'on extrait ou ramasse la pierre, des salaires plus élevés à allouer à ceux qui auront le titre de chefs d'équipe sans en avoir les capacités cependant et autres dépenses inhérentes au pays.

Voici comment nous fixons le prix de revient du mètre courant de voie, en pesetas, d'après ce que coûtera une travée de 12 mètres :

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

2 rails de 32 k. 50 = 65 à 0 p. 27 =	210p 60
2 paires d'éclisses...	5 00
8 boulons.....	2 50
25 tirefonds.....	6 00
Traverses.....	7 00
Pose de la voie à 1 p. 95 le mètre..	23 40
2 plaques de joints..... . .	5 00
	259p 50

pour la travée de 12 mètres de voie, soit 21 p. 60 par mètre de superstructure.

La pratique que nous avons acquise dans les diverses entreprises en cours d'exécution à Melilla, sous notre direction, nous a permis de donner les prix les plus précis.

Nous pensons qu'il serait plus avantageux de mettre les travaux en adjudication par sections ou lots d'œuvres d'art, parce qu'une seule entreprise pour le tout nous semble trop importante.

On voudra bien nous pardonner les imperfections de ce travail, inhérentes à la modicité de notre savoir et au peu de temps dont nous avons disposé.

M. BECERRA.

Melilla, 13 juillet 1908.

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpnt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

TABLEAU de la Confédération des GUELAYA[1]

TRIBUS (productions et industries)	FRACTIONS	SOUS-FRACTIONS[2]
BENI SICAR (Beni Chiker) — Céréales, légumes — Tissus de laine, haïks et djelabas — Les *Documents* citent de plus les Beni bou Armaren comme une importante fraction ayant ses maisons vers El Feida.	Abdouna (id. et Iabdounen)	Idoudoyen, Kharroüa, Imarabten, Tasdert, Imeharsen, Ahl-Tatras, Imohar, Ahl-Taquerout, Ahl Tlata, Schilouen, Oulad Mansour.
	Baïxigoua (Berdjiouen)	Tissi, Hidoun, Khadeb, Imeddassen, Iguessassen, Isdepaen, Haramien, Tigarmaouen-el-Djebel, Messadis
	Beni Otsman (Beni Athman)	Ol Halla, Iktoufen, Bou Kharsan, Ituararen, Aït-bou-Ali, Irahamimen, Tissa, Ol-Taleb-Youssef, Issegnouten, Eddar-Aourag, Ahl Aghbal, Ismoren, Ikgar-ou Merabtin, Ol Messaoud ou Ahmed.
	Beni bou Gamar (2)	Ikhadidaden, Imazouyaren, Bou Ayasen, Tabidour, Oulad Douad, Ahl-Tanout, Tinganimin, Ibegouyen
	Ahl Ouork (2)	Yansemen, Oulad-el-Hassan, Ahl-Aguelman, Ahl-Talentit, Oulad Youssef, Kefdounia

(1) Les noms entre parenthèses sont ceux que donnent les *Documents sur le Nord-Ouest Africain*, de MM. de Lamartinière et Lacroix.
(2) Groupements non cités dans les *Documents* de MM. de Lamartinière et Lacroix.

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

TRIBUS (productions et industries)	FRACTIONS	SOUS-FRACTIONS (1)
MEZOUDJA (id) — Céréales, légumes — Chèvres, moutons — Commerce et travaux des champs	FARKHANA (id.)	El Kharmoud, Guelladen, Medmada.
	BENI NSAR (id.)	Khabsaïa, Oulad Sidi Bouzid, Serarga.
	MESSAMER (M'samir)	El Kçaria, Seblanen, Halimaouen, Bou Adiayin, Oulad Beharia, Ikhafedlaïn, Oulad Bouazien, Irghenahidin, Beni Omart.
	NADOR (Ahl-Nador)	Oulad-Brahim, Bouadiayinin, Yameninen, Ikzaalamen, Amellah.
	BARRAKA (Barraha ou Berraga)	Oulad Yahi ou Ali, Ifarmiouen, Ianaden, Oulad el Bachir ou Ali
BENI BOU IFROUR (id.) — Céréales, mines — Poudres, tissus de laine et travaux des champs	SEGANGAN (Zeghennane)	Iscahsen, Ischerien, Ahl-Aoumal, Oulad Hammou ou Iahia, Oulad Boudid, Ihaddaden.
	AT-TLATEN (Allahta)	Oulad Ali, Oulad el Arbi, Mellahen, Ben Azizaten, Et-Tanout, El Azara, Oulad el Regs, Dahara, Mesroben, Oulad Yahia.
	OUIKSAN (Ahl Ouksan)	El Agmeur, Ahl Baroudoun, Argan, Beddora, Ibiouen, Ihadjoumen, Oulad Hammou, Ihaddassen, Khamkhaman
	GUEZOULA (Iouzoula)	Ihadouyamen, Berreanem, Iseldan, Oulad Kaddour ou Ali, Ibabbassen, Ibcouyen, Oulad Hadji, Afra.

(1) Groupements non cités dans les *Documents* de MM. de Lamartinière et Lacroix.

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

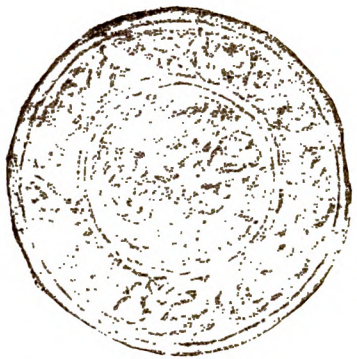
TRIBUS (productions et industries)	FRACTIONS	SOUS-FRACTIONS (1)
BENI SIDAL (dits AHL EL GADA) — Céréales, travaux des champs — Lamartinière et Lacroix citent les fractions de Djouaoua, El Altianen et El Roudia.	BENI DRAGUEN (Beni Daguel)	Beni Draguen el Djebel, Beni Draguen el Outa.
	ABDOUIA (Addoïa)	Berrougal, Bouallouten, El Kodia, Tiourin-Ahmed, Abouyin, El Ouafra.
	BENI FAQUELAN (Beni Feklan)	Oulad Hassaïn, Oulad Ikhalef, Oulad El Hassen ou Mohammed, Tanout, Arresman.
	AHL EL TLAT (id.)	Oulad Hammou ou Messaoud, Bou Sahabaten.
	EL HAÏNA (1)	Akiouen, Imarabtin.
	ISSOUAGOUEN (1)	Haguelman, Asamen, Aoudaïn, Ahl Takserout.
	OULAD YASSIN (Oulad Yacine)	Oulad Ali ou Amar, Feutraks, Isinbiouen, Issouaten.
	Od AMAR OU AÏSSA (id.)	Oulad Mohammed ou Ali, Asder
	OULAD GHANEM (id.)	Khasart ou Ali, Attegam-en-Ouano, Attegam-en-Berougal.
BENI BOU GAFER (id.) — Tissus de laine Pêche	BEN HADDOU OU AMAR.	
	AZANÈNE (id.)	In Taleb, Ignaouen, Oulad-Haddou, Oussougouags, In-Aïssa.
	BOUKHOUGA (Ahl Sameur) (2)	Issorroren, Boukhouga el Djebel, Sammer.
	IABSASSEN (1)	Tagdamia, In Amar ou Khabsa, Issemélaleu.
	IMEHIATEN (Mehaïatin)	In Amar ou Ali, Boumessaouden, Ibiksen, In Hadden, Intehouikdis, Idahamaksen

(1) Groupements non cités dans les *Documents* de MM. de Lamaclinière et Lacroix.

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google

FAC-SIMILÉ DE LA LETTRE DE MOULAY MOHAMMED
accordant l'autorisation d'entreprendre les travaux du chemin de fer de Melilla aux mines



Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

TRADUCTION DE LA LETTRE :

Louange à Dieu, le seul !

Que Dieu accorde sa bénédiction à celui après lequel il n'y a plus de prophète et à ses descendants

(EMPREINTE DU SCEAU DE MOULAY MOHAMMED)

A nos fidèles serviteurs Abdelkrim, amin de la douane de Melilla et Chadli, amin des Mezoudja, des Guelaya

Que le salut soit sur vous deux ainsi que la miséricorde de Dieu

Nous (qui existons) par un effet de la volonté, de la puissance, de la bonté, de la générosité divines, autorisons les défenseurs de notre noble pouvoir, la compagnie espagnole et son associé le commerçant David Cherbit, de Melilla, à établir une voie de chemin de fer, des limites aux mines, dans les conditions qui seront nécessaires pour atteindre le but poursuivi

Dès la réception du présent décret, vous permettrez qu'on se mette à l'œuvre; et vous veillerez à ce qu'aucun ne porte une main déprédatrice (sur les travaux auxquels) personne ne doit s'opposer.

Quiconque se rendrait auteur du moindre attentat sur (les travaux ou la personne) des concessionnaires n'aurait bien certainement qu'à s'en prendre à lui-même (de la punition qui l'atteindrait).

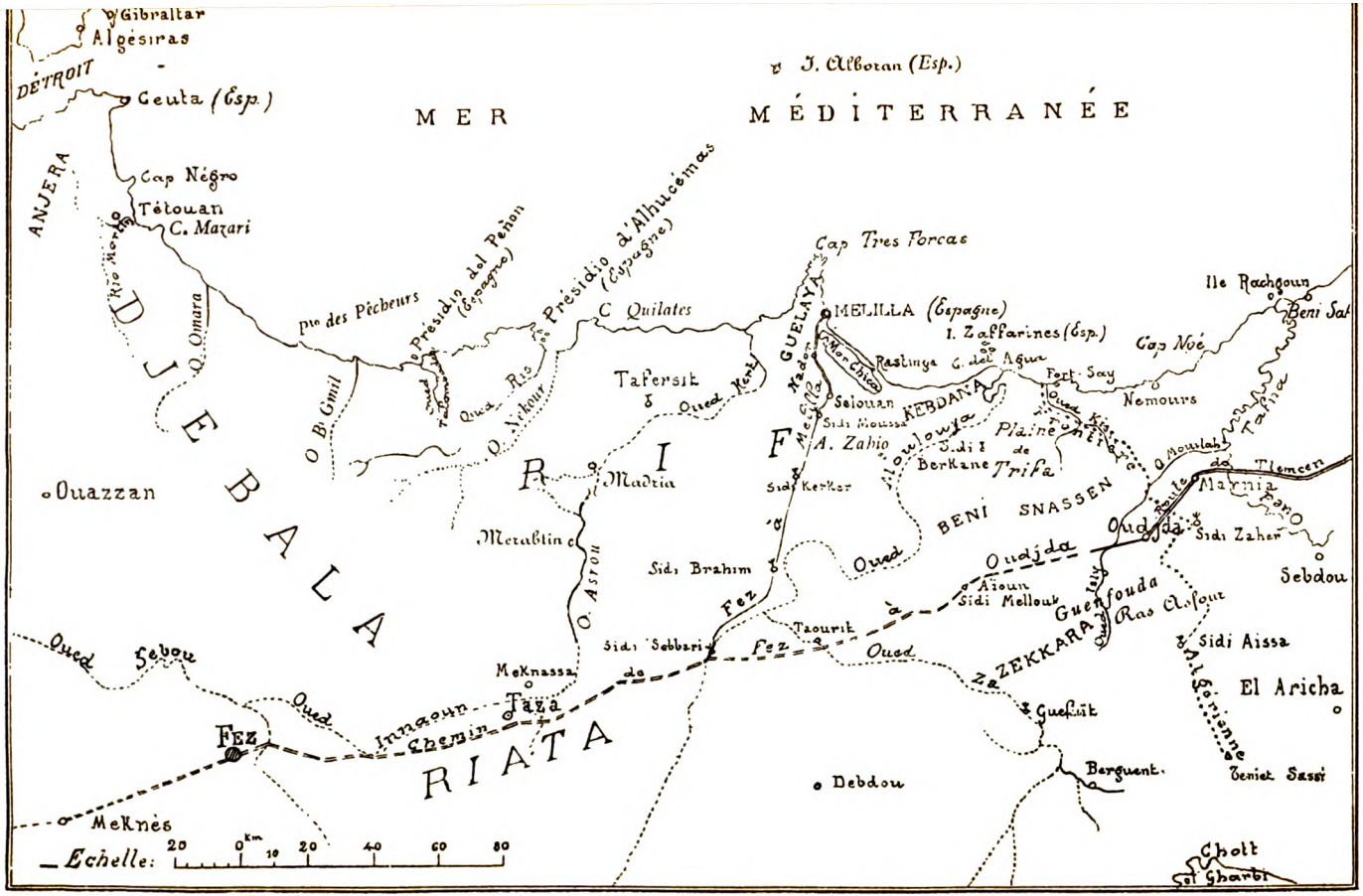
Que Dieu vous aide et vous guide vers le bien. Salut

Émané de notre noble autorité qui tient son appui de Dieu à la date du 2 du mois de Rebia du prophète de l'année 1326 (de l'hegire) 4 avril (1908).

(G. A.)

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpnt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google



MAROC SEPTENTRIONAL : ZONES D'INFLUENCE ESPAGNOLE ET FRANÇAISE

(Croquis dressé par le *Comité de Rédaction*, d'après la carte de M. R. DE FLOTTE DE ROQUEVAIRE)

Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

NOTE

SUR LES EXPLOITATIONS MINIÈRES DES ENVIRONS DE MELILLA

Bien que la traduction du rapport de M. Becerra sur les Guelaya et le chemin de fer des Beni bou Ifrour ait été faite avant l'ouverture des hostilités, dans le Rif, entre les troupes espagnoles et les Marocains, nous avons cru devoir ne rien changer aux quelques mots d'introduction et aux notes qui l'accompagnent. Les événements actuels viennent simplement mettre en lumière l'intérêt réel et d'actualité qui s'attache au travail du distingué ingénieur espagnol.

Cependant, pour que le lecteur soit à même de se faire une idée exacte de la situation aux abords de Melilla, nous devons dire quelques mots sur la Compagnie minière française, qui existe à côté de la Compagnie espagnole et à laquelle M. Becerra fait allusion dans son rapport. Nous y sommes tout naturellement amenés, du reste, par le concours précieux que la Compagnie *Norte Africano* a prêté à l'autorité militaire espagnole, ainsi que s'est plu à le reconnaître à diverses reprises le *Telegrama del Rif*.

Quelle est la situation respective de chacune des deux Compagnies qui se proposent d'exploiter les richesses minières de la région des Guelaya ?

Voici ce que nous pouvons dire à ce sujet :

La Compagnie espagnole veut exploiter les gisements de fer du mont Ouiksan. Ces mines doivent être reliées à Melilla par une voie ferrée, à l'écartement de 1 mètre, tracée et décrite par M. Becerra et construite sous sa haute direction.

Le 9 juillet 1909, au moment de l'attaque des Rifains, les travaux de terrassements étaient en cours d'exécution sur plusieurs tronçons séparés et la voie était posée de la plage de Melilla, près de la Puerta del Campo, à la deuxième station du

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpnt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

chemin de fer, soit 2 kilomètres après la limite de la possession espagnole et sur 3 kilomètres en tout.

La *Norte Africano* doit exploiter deux gisements miniers : l'un de plomb (galène), situé à Archawuan (Mont-Afra), à 4 kilomètres environ au N-O. de Selouan, et l'autre, de fer (hématite), situé au pic d'Ouiksan.

Pour l'exploitation de ces deux gisements, la Compagnie française a prévu la construction d'un chemin de fer de caractère exclusivement minier, ce qui le distingue de la voie espagnole, qui doit devenir l'amorce d'une ligne de pénétration.

La voie de la *Norte Africano* est de 0m 60 d'écartement. La tête de ligne se trouve à l'intérieur de la zone militaire de Melilla, entre la Plaza de Toros et l'Hippodrome. Le développement de cette voie doit être d'une trentaine de kilomètres. Elle est absolument indépendante de celle de la Compagnie du Rif et passe à l'Est de cette dernière, la suivant presqu'en bordure jusqu'au Nador, où elle s'en écarte pour se diriger vers les mines de plomb (23 kilomètres 500 environ) et obliquer ensuite vers l'Ouest pour atteindre le pic d'Ouiksan, par un prolongement de 6 kil. 500 environ.

Au moment où s'est produite l'agression de l'oued Sidi Moussa, le 9 juillet 1909, la voie était posée de l'origine (dépôt) au kilomètre 7,800 et les travaux de terrassements étaient terminés du kilomètre 11 au kilomètre 20. Les chantiers étaient occupés à terminer rapidement le vide qui existait entre les deux tronçons. Les travaux de recherches aux mines de plomb étaient très avancés.

Tout le matériel roulant de traction et d'exploitation, dont trois locomotives, était réuni au dépôt ; le téléphone reliait les chantiers au siège de la Compagnie, à Buen Acuerdo. Depuis, il aboutit au quartier du général en chef.

L'une et l'autre Compagnie tiennent leurs concessions du Prétendant au trône du Maroc (l'ex-sultan de Selouan), le Rogui Moulay Mohammed, mais la Compagnie française aurait eu, de plus, la précaution de faire ratifier sa concession par le maghzen.

Il est à souhaiter que l'interruption des travaux soit de courte durée et que des gens malintentionnés ne s'ingénient pas à induire en erreur l'opinion publique. C'est un peu pour parer à ce danger que nous avons tenu à faire cet exposé.

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY

Les intérêts espagnols et français, tout en restant indépendants, peuvent et doivent se soutenir mutuellement en présence de populations qui se refusent énergiquement à pactiser avec les peuples civilisés.

Les ingénieurs français de la *Norte Africano* ont donné un gage certain de la façon dont ils comprennent la coopération des deux influences et il faut, à notre sens, les en féliciter vivement.

L'action de l'Espagne servira les intérêts de l'Europe, et nous devons l'aider sincèrement et sans aucune arrière-pensée, à rendre effectif l'accord de 1904. L'acte d'Algésiras qui, du reste, vient à expiration en 1911, soit dans deux ans, ayant placé l'organisation des zones limitrophes des possessions françaises et espagnoles, en dehors des attributions du Conseil des Puissances et l'accord de février dernier ayant aplani les difficultés, le but commun, entre Espagnols et Français, doit être de se donner la main à Taza le plus tôt possible, en y allant chacun par la route qui lui appartient. (1)

Arzew, 15 août 1909. G. AUCHER.

(1) Nous croyons devoir rappeler que la *Société de Géographie* n'est nullement responsable des opinions émises dans leurs travaux par les auteurs dont elle entend respecter la liberté de penser et d'écrire.

(Note du Comité de Rédaction).

Generated at University of Alberta on 2021-03-30 22:52 GMT / https://hdl.handle.net/2027/hvd.hxdpmt
Public Domain in the United States, Google-digitized / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us-google
Digitized by Google
Original from HARVARD UNIVERSITY